Regionledningskontoret
Emma Hedberg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-16

KHN 2021-0011

Klimat- och
hållbarhetsnämnden

Yttrande över motion 2021:19 av Maria Mustonen (V) om krav på hållbara biodrivmedel i kollektivtrafiken

Regionledningskontorets förslag till beslut

Klimat- och hållbarhetsnämnden beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande till regionstyrelsen över motion 2021:19 av Maria Mustonen (V).

Sammanfattning

Klimat- och hållbarhetsnämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:19 av Maria Mustonen (V), i vilken det föreslås att trafiknämnden ska inrätta en prioriteringsordning för vilka förnybara drivmedel som ska anses uppfylla tillräckligt höga krav på hållbarhet, och därefter upphandla utifrån denna ordning.

Regionledningskontoret konstaterar att minskad klimatpåverkan från Region Stockholms verksamheter är ett mål i Region Stockholms budget och en del av hållbarhetsstyrningen. För transporter inkluderar indikatorn kopplat till målet i budget den klimatpåverkan som beror av drivmedlets produktion. Det innebär att produktionens klimatpåverkan för olika förnybara drivmedel som används i bussflottan redovisas redan idag.

Genom hållbarhetsstrategi för Region Stockholm (RS 2020-0779) utvecklas kravställning och uppföljning avseende biologisk mångfald för Region Stockholms verksamheter. Avsikten är att begränsa risk för utarmning av den biologiska mångfalden vid produktion av bland annat bränslen. Därtill stärks social hållbarhet genom att vidareutveckla arbetet med hållbara leveranskedjor, vilket innebär att varor och tjänster produceras med respekt för mänskliga rättigheter och arbetsrättsliga villkor. Därmed bedömer regionledningskontoret att det pågående och planerade hållbarhetsarbetet redan tillgodoser motionärens förslag.

Bakgrund

Klimat- och hållbarhetsnämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:19 av Maria Mustonen (V) om krav på hållbara biodrivmedel i kollektivtrafiken. Motionären föreslår

regionfullmäktige att besluta om att trafiknämnden ska inrätta en prioriteringsordning för förnybara drivmedel baserat på krav avseende social-, miljö- och klimatmässig hållbarhet och därefter upphandla utifrån denna prioriteringsordning.

I motionen framförs att ytterligare krav utöver förnybarhetskrav behöver ställas på förnybara drivmedel, då olika drivmedel har olika påverkan på klimat, miljö och social hållbarhet beroende på ursprung och produktionsmetod. Motionen lyfter biogas och elektrifiering som de två mest hållbara drivmedlen för busstrafik och att övriga förnybara drivmedel därefter behöver prioriteras utifrån deras relativa påverkan på miljömässig och social hållbarhet.

Klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande
I Miljöprogram 2017-2021 (LS 2015-0092) har stort fokus varit på övergång från fossila till förnybara drivmedel i Region Stockholms transporter. Det har målstyrts specifikt genom målet om att transporter ska drivas med minst 95 procent förnybara drivmedel under miljöprogramsperioden 2017-2021. År 2020 var andelen förnybara drivmedel i Region Stockholms transporter 92 procent. Andelen förnybara drivmedel i kollektivtrafik med buss var samma år 97 procent. Uppföljning för året 2021 är ännu inte genomförd.

Förutom bussar utgörs kollektivtrafik av spårtrafik, sjötrafik och en del särskild kollektivtrafik (färdtjänst). Sjötrafiken har uppnått 50 procent förnybart drivmedel under 2020, medan andelen förnybara drivmedel hos den särskilda kollektivtrafiken var 39 procent. Den särskilda kollektivtrafiken utgör en mycket liten andel av den totala energianvändningen och klimatpåverkan från kollektivtrafik och Region Stockholms övriga transporter.

Region Stockholms indikator om minskad klimatpåverkan ingår i budget för Region Stockholm (RS 2020-0775). Den baseras på det klimatmål som formulerades i Miljöprogrammet, att klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser ska minska med minst 50 procent till 2021 jämfört med 2011. I budget 2022 är målvärdet en minskning av klimatpåverkan med 54 procent. För transporter innefattar indikatorn också den klimatpåverkan som beror av drivmedlets produktion ur ett livscykelperspektiv. Det innebär att produktionens klimatpåverkan för olika förnybara drivmedel som används i bussflottan redovisas redan idag, och fortsatt ingår i klimatindikatorn i budget. I budget 2022 fastställde regionfullmäktige också ett nytt långsiktigt mål om att Region Stockholms totala

klimatpåverkan ska halveras till 2030 jämfört med 2019. Under 2022 ska regionledningskontoret se över målbilagans hållbarhetsrelaterade mål och indikatorer i syfte att stärka sambandet mellan budgetens långsiktiga mål för hållbarhet och hållbarhetsstrategin.

Hållbarhetsstrategin (RS 2020-0779) tillsammans med hållbarhetspolicy (RS 2019-0857, RS 2020-0779) som beslutades av regionfullmäktige den 7 december 2021, samt budgetindikatorer ersätter Miljöprogrammet. Ett fokusområde i hållbarhetsstyrningen är att Region Stockholm ska fortsätta övergången till förnybara drivmedel och att öka andelen elektrifierade transporter, där energislag och drivmedel med låg total klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv premieras. Elektrifierade fordon ses som ett sätt att minska transporternas klimatpåverkan för Region Stockholms verksamheter.

I hållbarhetspolicyn och -strategin innefattas också biologisk mångfald, där ett fokusområde är att Region Stockholm ska utveckla kravställning och uppföljning för att begränsa risk för utarmning av biologisk mångfald vid produktion av bland annat bränslen. Vidare är en prioritering i hållbarhetsstrategin att social hållbarhet stärks genom att vidareutveckla arbetet med hållbara leveranskedjor. Avsikten är att säkerställa att varor och tjänster, exempelvis drivmedel, produceras med respekt för mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, anti-korruption och en minimering av miljö- och hälsoskadliga utsläpp.

Regionledningskontoret menar att befintligt klimatmål och övrig hållbarhetsstyrning redan tillgodoser det klimatreducerande arbete som efterfrågas i motionen. Kompletterande vägval och prioriteringar kopplat till drivmedelsval behöver bedömas av trafiknämnden utifrån sammanvägd hänsyn till hållbarhet och teknisk infrastruktur, investeringsbehov, driftskostnader och liknande.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Hanna Wiik
Hållbarhetsdirektör

Beslutsunderlag

1. Motion 2021:19

Beslutsexpediering

1. Regionstyrelsen

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-12-16

Region Stockholm

Region Stockholm
2021-03-23

Motion av Maria Mustonen (V) om krav på hållbara biodrivmedel i kollektivtrafiken

SL-bussar på drivs idag med biodrivmedel och till en liten del med el, medan andelen av förnybara bränslen i sjötrafikens fortfarande är liten. Det finns planer för att elektrifiera trafiken vid kommande upphandlingar, vilket vi vänsterpartister ser positivt på.

Elektrifieringen är att föredra, men av olika tekniska och ekonomiska skäl är den fortfarande svår att genomföra i den delen av trafik där laddinfrastrukturen inte är utbyggd. Den delen av trafiken ska på kortare sikt fortfarande drivas med biodrivmedel.

Det finns stora skillnader mellan olika biobränslen när det gäller hållbarhet och klimatpåverkan. Cirkulära bränslen som framställs av avfall eller biprodukter är allmänt bättre ur hållbarhetssynpunkt. Däremot kan vissa biobränslen, till exempel HVO framställd av palmolja, vara rentav klimatskadliga. Palmoljeodling är även förödande för biologisk mångfald och social hållbarhet. Även inhemsk biobränsleproduktion hotar den biologiska mångfalden i våra skogar om den igångsätts i stor skala.

Biogas är det mest hållbara biobränslet och den används redan idag i SL-trafiken. Cirka 15 % av bussarna är biogasdrivna i dagsläget. Biogas är ett cirkulärt och närproducerat bränsle då den framställs av bland annat avloppsslam och matrester. Tillgången till biogas kommer även i fortsättningen att vara bra då Stockholms stad håller på att implementera obligatorisk matavfallsinsamling och investerar i en ny sorteringsanläggning i Högdalen.

I dagsläget är all drivmedelsanvändning inom SL-trafiken kravställd så att den ska uppfylla EU:s förnybarhetsdirektiv med hållbarhetsbesked från Energimyndigheten. Förutom biogas är det fritt för trafikutövaren att välja vilket biodrivmedel man vill köra med (RME, HVO, Etanol eller el). Biogasen är tvingande på de fyra depåer där infrastruktur för biogas finns (med rörledning direkt från reningsverken).

Vänsterpartiet ser att denna ”teknikneutrala” inställning i kravställningen bromsar omställningen till hållbara drivmedel. Till exempel är HVO ett ”lättanvänt” bränsle eftersom den är kompatibel med befintliga dieselmotorer och anses vara driftsäker, medan andra mer hållbara alternativ kräver anpassningar och investeringar i fordonsflotta, infrastruktur, drift och underhåll.

Hållbarhetbedömning av biobränslen är en komplex fråga eftersom den behöver omfatta ett stort antal faktorer, bland annat klimat- och miljöpåverkan, markanvändning, påverkan på biologisk mångfald och inte minst sociala aspekter. Dessutom är bränslenas påverkan beroende av råvaran och dess ursprung som kan variera stort inom samma bränsleslag. Livscykelanalys (LCA) kombinerad av analys av sociala konsekvenser (Social Impact Asessment, SIA) är exempel på verktyg för att erhålla en helhetsbild på olika bränslens totala påverkan. Olika hållbarhetsmärkningar och certifieringar kan vara ett annat sätt att få en helhetsbild på bränslens hållbarhetsprofil. Cirkulära, socialt hållbara bränslen med låg klimat- och miljöpåverkan behöver prioriteras i kravställningen vid trafikupphandlingar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta:

Att uppdra trafiknämnden att ta fram en prioriteringsordning för biobränslen utifrån klimat, miljö och sociala aspekter

Att uppdra trafiknämnden att ställa krav vid upphandlingar utifrån prioriteringsordningen

Maria Mustonen (V)